

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Einrichtung eines "Science-Bus" (Kleinbus)  
zur Verbindung folgender  
wissenschaftlicher Einrichtungen:  
Heidelberger Institut für Theoretische  
Studien (HITS), Max-Planck-Institut für  
Astronomie (MPIA) und Landessternwarte  
Königstuhl (LSW)**

# Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	09.10.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	17.10.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	25.10.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses, Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und des Gemeinderates stimmen der Einrichtung eines „Science-Bus“ (Kleinbus) zu, um die Erschließung der folgenden wissenschaftlichen Einrichtungen zu verbessern: Heidelberger Institut für Theoretische Studien (HITS), Max-Planck-Institut für Astronomie (MPIA) und Landessternwarte Königstuhl (LSW). Die Einrichtung ist voraussichtlich ab 02.01.2013 zunächst für die Dauer von 15 Monaten vorgesehen.*

*Die Finanzierung der erforderlichen Gesamtsumme von circa 120.000 € pro Jahr erfolgt wie vereinbart durch Drittelung des Betrages, sodass jeweils 40.000 € pro Jahr auf die Stadt Heidelberg, das Heidelberger Institut für Theoretische Studien (HITS) und das Max-Planck-Institut für Astronomie (MPIA) entfallen.*

*Im Ergebnishaushalt des Teilhaushaltes beim Amt für Verkehrsmanagement werden dafür im Jahr 2013 und 2014 jeweils Mittel in Höhe von 40.000 € vorgesehen.*

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Folie 1
A 02	Folie 2

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
1,2,5	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten <b>Begründung:</b> Die vorgeschlagene Maßnahme trägt zur Zielerreichung bei.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

### 1. Konzeptidee

Im Dezember 2011 hatte der Verwaltungsleiter des Max-Planck-Institutes für Astronomie (MPIA) bei der RNV GmbH angefragt, wie man eine bessere Buserschließung der Institute auf dem Königstuhl aber auch der Institute am Schloßwolfsbrunnenweg erreichen könnte. Dabei wurde die Idee eines „Science-Bus“ ins Leben gerufen.

Nach einer Konkretisierung der Idee wurde eine Befragung innerhalb der betroffenen Institute durchgeführt:

Heidelberger Institut für Theoretische Studien (HITS), Max-Planck-Institut für Astronomie (MPIA), Landessternwarte Königstuhl (LSW), European Media Laboratory (EML), Astronomisches Recheninstitut (ARI) und Institut für theoretische Astrophysik (ITA).

Die Ergebnisse der Befragung beruhen auf den Rücklauf der Fragebogen beim HITS, MPIA und der LSW.

Dabei wurden beim HITS 28 Wege pro Tag erfasst. Im Ergebnis wurde keine zeitliche Verteilung angegeben. Es wurden nur sehr wenige Fahrten pro Tag zwischen HITS und ARI/ITA ermittelt (geringer Nachfragebedarf). Auch wurden nur wenige Fahrten pro Tag zwischen HITS und MPIA/LSW angegeben. Eindeutig waren die Hauptziele der Befragten: Universitätsplatz Altstadt und Bismarckplatz.

Die Auswertung der Befragung im MPIA und der LSW ergab, dass nur sehr wenige Fahrten pro Tag zwischen MPIA/LSW und HITS/EML stattfinden würden. Auch wären es nur wenige Fahrten pro Tag zwischen MPIA/LSW und ARI/ITA. Die Hauptziele der Befragten waren: Universitätsplatz, Bismarckplatz, Alois-Link-Platz (S-Bahn-Anbindung bislang durch die Buslinie 39 abgedeckt), Weststadt (Buslinie 39) und Universität im Neuenheimer Feld.

Die Auswertungsergebnisse zeigten, dass eine direkte Linienverbindung zwischen dem MPIA/LSW und dem HITS nicht nachgefragt wird. Die Erschließungspotentiale liegen aufgrund der Ergebnisse der Befragung bei der Verknüpfung der jeweiligen Institutsstandorte des MPIA/LSW und des HITS mit der Altstadt, dem Bismarckplatz und teilweise Neuenheim (im Falle des HITS). (siehe Anlage 1: Folie 1)

Am sinnvollsten erscheint die Einführung einer Kleinbuslinie, die in 2 Teillinien aufgeteilt wird und damit die 2 wichtigen Äste (Schloßwolfsbrunnenweg – Schlierbach und Königstuhl) miteinander verknüpfen kann. Dabei erschließt die Teillinie H den Ast Universitätsplatz bzw. Peterskirche mit HITS und fährt wieder zum Universitätsplatz zurück. Dabei wird auch der S-Bahnhof Altstadt angebunden. Die Teillinie M fährt vom Universitätsplatz zum MPIA und wieder zurück zur Peterskirche. Danach fährt derselbe Bus als Teillinie H über den Schloßbergtunnel den S-Bahnhof Altstadt bis zum HITS und zurück zum Universitätsplatz. Jede Teillinie verkehrt im Stundentakt. Durch die Anbindung der Teillinien H und M am Universitätsplatz bzw. an der Peterskirche ist die Verknüpfung zu den beiden Buslinien 31 und 32 sicher gestellt, die unter anderem die Verbindung zum Bismarckplatz, Hauptbahnhof oder das Neuenheimer Feld herstellen. Die Einrichtung dieser Kleinbuslinie führt zu keinem Parallelverkehr zu bestehenden Buslinien im Stadtgebiet. Dennoch wird die gewünschte Erschließungsfunktion erfüllt. Dadurch, dass die Teillinien A und B mit einem Fahrzeug gefahren werden, wird die Durchfahrt am Universitätsplatz möglich. (siehe Anlage 2: Folie 2)

Aktuell wird ein Fahrplan für diese Kleinbuslinie konzipiert. Die Planungsprämissen sind:

- kurze Übergänge am Universitätsplatz von und zu den Buslinien 31 und 32
- kurze Übergänge am S-Bahnhof Altstadt (max. 10 Minuten) von und zu den S-Bahnlinien nach/aus Heidelberg Hauptbahnhof und Mannheim
- Stundentakt je Linie an Werktagen zwischen 7:30 und 19:30 Uhr
- versetzte Fahrplanlage der Linien B und 39 an der Haltestelle Sternwarte
- mögliche Kombination mit Ruftaxi Schlierbach
- Einsatz von Kleinbussen: keine Fahrradmitnahme; Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen möglich
- VRN-Tarif

## **2. Sachstand und Weiteres Vorgehen**

Nachdem die Konzeptidee gemeinsam mit den beteiligten Instituten besprochen wurde und ein Abstimmungstermin mit Vertretern der Stadtverwaltung im August 2012 stattfand, hat man sich darauf verständigt, dass dieser „Science-Bus“ durch die beteiligten Partner finanziert wird

Die Einführung einer neuen Kleinbuslinie führt zu einem Mehraufwand von 150.000 € pro Jahr bei der RNV GmbH. Abzüglich der geschätzten Fahrgeldeinnahmen von 30.000 € verbleibt ein Betrag von 120.000 €, der zu gleichen Teilen von den Partnern Stadt Heidelberg, HITS und MPIA getragen wird.

Die Einrichtung soll nach Möglichkeit bereits zum 02.01.2013 und zunächst für die Dauer von 15 Monaten probeweise erfolgen. Die Erfahrungen mit der neuen Linie sollen rechtzeitig vor Ende der Probephase analysiert werden, um über die Fortführung dieser Maßnahme im Frühjahr 2014 erneut zu beraten.

Die Vorsitzende des BmB Frau Schadeck ist über die Maßnahme informiert und bittet in Ihrer Stellungnahme darum, dass die Kleinbuslinie für mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglich ist, also mit einer Klapprampe und Rollstuhlstellplatz ausgestattet ist.

Parallel zur Gremienberatung erstellt die RNV einen Fahrplan für diese Buslinie und bereitet die Unterlagen für den Antrag auf Erteilung einer Linienkonzession beim Regierungspräsidium Karlsruhe vor. Mit der Umsetzung wird die RNV ein Faltblatt entwerfen, das in Abstimmung mit den Instituten den Beschäftigten und Besuchern zur Verfügung gestellt wird.

Das MPIA hat bereits Jobticketverträge mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar abgeschlossen. Das HITS wird mit Einrichtung des „Science-Bus“ die Möglichkeit der Jobticket-Nutzung für die Mitarbeiter des Institutes schaffen.

Bei der Vorlagenerstellung wurden die Beteiligten Institute eingebunden und sind mit der oben beschriebenen Vorgehensweise zur Finanzierung der Maßnahme einverstanden. Nach Beschluss im Gemeinderat wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Amt für Verkehrsmanagement und den beteiligten Instituten sowie der RNV abgeschlossen. Im Ergebnishaushalt des Teilhaushaltes beim Amt für Verkehrsmanagement werden dafür im Jahr 2013 und 2014 jeweils Mittel in Höhe von 40.000 € vorgesehen.

gezeichnet

Bernd Stadel